

EL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO, 2006

El Convenio sobre trabajo marítimo, 2006

El Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre Trabajo Marítimo, 2006 tiene establecida su entrada en vigor el 20 de agosto de 2013. Se trata de un instrumento internacional que pretende extender el derecho de la gente de mar a unas condiciones de trabajo decentes y contribuir a crear unas condiciones de competencia justas para los armadores. Su vocación de aplicación universal y su particular estructura y contenido le convierten en una norma de extraordinaria importancia en el ámbito marítimo comercial.

Introducción

El 20 de agosto de 2013 marca la entrada en vigor del *Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre Trabajo Marítimo*, generalmente conocido por sus siglas en inglés como MLC («Maritime Labour Convention»), que se utilizarán en lo sucesivo.

El MLC fue aprobado en Ginebra en la 94.ª Conferencia Internacional de Trabajo el 23 de febrero de 2006, sin votos en contra y con cuatro únicas abstenciones. Ha dispuesto de una prolongada *vacatio legis*, ya que su entrada en vigor tiene lugar doce meses después de la fecha en la que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Estados miembros de la OIT que, en conjunto, posean como mínimo el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

El MLC fue ratificado por España el 4 de febrero de 2010, con lo que se convertía en el primer Estado miembro de la Unión Europea en hacerlo.

EL MLC es un instrumento muy ambicioso que, en palabras del profesor de la Villa, reviste una «*doble finalidad: de un lado la mejora del transporte marítimo, que deberá tender a convertirse en un tráfico más seguro, más ecológico y más transparente; de otro, la dignificación del trabajo en el mar, garantizando el respeto a los derechos laborales de los marineros y actualizando los primitivamente reconocidos dada su obsolescencia. De modo que la suma de ambas acciones dé lugar a lo que se viene denominando el trabajo decente en el sector*» (Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración. *Derecho Social Internacional y Comunitario*, n.º 82, 2009, p. 11). En este sentido, el MLC revisa 36 convenios de la OIT relativos a las condiciones de trabajo en el mar y el Protocolo de 1996 relativo al Convenio de la Marina Mercante (normas mínimas de 1976) número 147.

El MLC pretende ser una norma universal y uniformemente aplicable, así como de fácil comprensión

Maritime Labour Convention, 2006

The 20th August 2013 is the date of entry into force of the International Labour Organisation Maritime Labour Convention, 2006. It is an international instrument that sets out seafarers' rights to decent conditions of work and helps to create conditions of fair competition for shipowners. Due to its intent to become universally applicable together with its structure and content, the Maritime Labour Convention is an extremely relevant instrument within the commercial shipping industry.

y actualización. Fue diseñado para convertirse en un instrumento global, considerado el «cuarto pilar» del régimen regulatorio internacional del transporte marítimo, complementando así los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OIM), que son el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS), Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 (MARPOL) y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW).

Estructura del MIC

Como se ha anticipado, el MLC tiene una vocación universal que se proyecta en una doble vertiente. Por una parte, se pretende que sea ratificado por un número amplísimo de países. Por otra parte, las disposiciones del MLC serán aplicables tanto a los buques que enarbolan pabellón de los países signatarios como a aquellos otros con bandera de países no firmantes que toquen puerto de un Estado signatario.

La búsqueda del más extenso consenso en su ratificación se produce ofreciendo cierto margen de flexibilidad en la aplicación del MLC, con el objetivo de mejorar gradualmente la protección a la gente de mar, teniendo en cuenta las peculiaridades del sector y la diversidad de las circunstancias nacionales. Ello dota al MLC de una estructura novedosa y compleja.

Así, el MLC consta de tres partes diferenciadas, pero relacionadas entre sí: los Artículos, el Reglamento y el Código.

Los Artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Estados parte. En el Código se detalla

la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A y la parte B. La parte A está integrada por las normas de cumplimiento obligatorio, mientras que la parte B incluye pautas no obligatorias.

Pues bien, la aplicación flexible del MLC que se anunciaba se plasma no solo en la distinción entre normas obligatorias (Reglamento y parte A del Código) y no obligatorias (parte B del Código), sino también a través de los dos medios que se describen a continuación.

El primero es la posibilidad que se ofrece en el apartado 3 del artículo VI de dar cumplimiento a los principios y derechos de la parte A del Código mediante disposiciones de su legislación o medidas que sean sustancialmente equivalentes, en el caso de miembros que no estén en condiciones de aplicar dichos principios y derechos en la forma prevista en la parte A del Código, salvo que el MLC disponga expresamente otra cosa. A estos efectos, se considera que toda ley, reglamento, convenio colectivo u otra medida de aplicación es sustancialmente equivalente si el Estado miembro verifica que favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código, y da efecto a dichas disposiciones.

El segundo mecanismo que facilita la flexibilidad en la aplicación del MLC consiste en formular de manera general muchas de las disposiciones obligatorias de la parte A, lo cual proporciona un margen discrecional más amplio para decidir las acciones precisas que se han de adoptar en el plano nacional. En esos casos, se dan orientaciones sobre la aplicación en la parte B del Código, que no es obligatoria.

Ámbito de aplicación del MLC y contenido de su regulación

Conforme se establece en el apartado 4 del artículo II del MLC, su ámbito de aplicación se extiende a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales. Quedan expresamente excluidos de su ámbito de aplicación los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares, las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos, así como los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

El articulado del MLC consta de dieciséis artículos. En ellos se proclama la finalidad de garantizar a la

gente de mar el derecho a un empleo decente y la paralela obligación de los Estados signatarios de garantizar la aplicación y el control efectivo de sus disposiciones.

De lo anterior deriva, de manera inmediata, la obligación que —bajo el epígrafe de Derechos y Principios Fundamentales— se impone a los Estados miembros del MLC en su artículo III de verificar que las disposiciones de su legislación respetan los derechos fundamentales relativos a (i) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva, (ii) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio, (iii) la abolición efectiva del trabajo infantil y (iv) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

En el artículo IV del MLC se reconocen los derechos en el empleo y derechos sociales a la gente de mar, que incluyen los derechos a (i) un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad, (ii) condiciones de empleo justas, (iii) condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo y (iv) la protección de la salud, la atención médica, medidas de bienestar y otras formas de protección social.

El MLC impone a los Estados parte la obligación de aplicar y controlar la aplicación de la legislación o de las medidas que haya adoptado para cumplir las obligaciones contraídas en virtud del MLC por lo que se refiere a los buques y la gente de mar bajo su jurisdicción.

Así, los Estados miembros deberán ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarboles su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del MLC, lo cual incluye la realización de inspecciones periódicas, la presentación de informes, la aplicación de medidas de supervisión y el recurso a los procedimientos judiciales previstos por la legislación aplicable. Del mismo modo, los Estados miembros podrán inspeccionar los buques con pabellón de terceros Estados que se hallen en sus puertos, a fin de verificar que dichos buques cumplen con las exigencias del MLC. De esta manera, el MLC irradia sus efectos también hacia buques de Estados no signatarios. Ello permite asegurar que tales buques no reciban un trato más favorable que redunde en una desventaja o desigualdad competitiva para los buques de los Estados signatarios.

Los Artículos del MLC también regulan su propia estructura y dinámica convencional (entrada en vigor, denuncia, depósito, enmiendas, etc.). Se dis-

pone que los Artículos y el Reglamento solo pueden ser modificados por la Conferencia Internacional de Trabajo en el marco del artículo 19 de la Constitución de la OIT. Por su parte, el Código puede enmendarse a través de un procedimiento simplificado que se regula en el artículo XV del MLC.

El Reglamento y el Código están organizados por materias, que se agrupan en torno a los cinco títulos siguientes:

- (i) Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de los buques, que incluye disposiciones relativas a las siguientes cuestiones: edad mínima, certificado médico, formación y calificaciones, y contratación y colocación.
- (ii) Título 2. Condiciones de empleo, que agrupa las reglas sobre las siguientes materias: acuerdos de empleo de la gente de mar, salarios, horas de trabajo y de descanso, derecho a vacaciones, repatriación, indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o naufragio, niveles de dotación, y progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar.
- (iii) Título 3. Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, que establece las reglas referidas a alojamiento y servicios de esparcimiento, y alimentación y servicio de fonda.
- (iv) Título 4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social, que agrupa las disposiciones relativas a la atención médica a bordo de buques y en tierra, responsabilidad del armador, protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes, acceso a instalaciones de bienestar en tierra y seguridad social.
- (v) Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación, bajo el que se regulan las responsabilidades del Estado del pabellón, responsabilidades del Estado rector de puerto y responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.

Régimen de control, supervisión y cumplimiento del MLC

Como se acaba de señalar, el título 5 del Reglamento y del Código establece los mecanismos dirigidos a asegurar el cumplimiento y la aplicación del

MLC. Las obligaciones más relevantes en esta materia se imponen al Estado del pabellón del buque y se materializan en la obligación de establecer un sistema de inspección eficaz de las condiciones de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón que permita comprobar, entre otras cosas, que se cumplen, cuando corresponda, las medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida establecidas en la declaración de conformidad laboral marítima y las disposiciones del MLC.

Al establecer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo, todo miembro puede facultar, cuando proceda, a instituciones públicas o a otras organizaciones reconocidas (incluidas las de otro miembro que haya ratificado el MLC, si este está de acuerdo), como podrían ser las sociedades de clasificación a las que reconozca como competentes e independientes para que efectúen esas inspecciones o expidan certificados. En todos los casos, los miembros asumirán plenamente la responsabilidad de la inspección y certificación de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su pabellón.

En el marco de la acreditación del cumplimiento de las condiciones laborales a bordo, el MLC establece dos instrumentos dirigidos a facilitar esta tarea en el tráfico internacional en condiciones homogéneas, como son el certificado de trabajo marítimo (en adelante, el «*Certificado*») y la declaración de conformidad laboral marítima (en adelante, la «*Declaración*»).

El Estado rector del puerto en el que haga escala un buque en el curso normal de su actividad o por razones operativas tiene la facultad de inspeccionar cualquier buque extranjero, independientemente de que el buque enarbole pabellón de un Estado signatario o no del MLC. No obstante, en el caso de que el buque disponga del Certificado y la Declaración, la inspección deberá limitarse a su examen, ya que dichos documentos acreditan, salvo prueba en contrario el cumplimiento de los requisitos del MLC. A este respecto, los países parte del conocido como Memorandum de Entendimiento o Memorandum de París (el llamado «*Paris MOU*») están preparándose para velar por el cumplimiento de los dispuesto en el MLC, y se han adoptado ya guías prácticas que los inspectores de seguridad marítima han de seguir a la hora de efectuar sus inspecciones para verificar el cumplimiento del MLC.

Habida cuenta de su importancia vertebral en el sistema de verificación y control del MLC, a conti-

nuación se hace referencia de forma más detallada al Certificado y la Declaración de conformidad laboral marítima, así como a las facultades inspectoras del Estado de pabellón.

El certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima

Están obligados a disponer de un Certificado y una Declaración en vigor los buques cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 500 y que, o bien efectúen viajes internacionales, o bien enarbolen el pabellón de un miembro y operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país.

Asimismo, podrán obtener el Certificado y la Declaración los buques de pabellón de un Estado miembro que no reúnan los requisitos anteriores y cuyo armador los solicite al Estado miembro en cuestión.

El Certificado es el documento que acredita que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque, incluidas las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones adoptadas, han sido inspeccionadas y satisfacen los requisitos previstos en la legislación nacional o en otras disposiciones relativas a la aplicación MLC.

Por su parte, la Declaración es el documento en el que se indican las disposiciones nacionales por las que se aplica el MLC en lo que atañe a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar se describen las medidas adoptadas por el armador para garantizar el cumplimiento de dichas disposiciones a bordo del buque o de los buques de que se trate.

El Certificado será expedido por la autoridad competente del Estado miembro o por una organización debidamente autorizada por aquel, tras superar la correspondiente revisión. Su periodo de vigencia no podrá ser superior a cinco años y su validez estará condicionada a la realización de una inspección intermedia al efecto de garantizar que se siguen cumpliendo las disposiciones nacionales por medio de las que se aplica el MLC.

La Declaración deberá adjuntarse al Certificado y constará de dos partes. La primera, denominada «parte I», deberá ser redactada por la autoridad competente, que deberá (i) señalar la lista de cuestiones que tienen que inspeccionarse; (ii) indicar los requisitos nacionales que incorporan las disposiciones pertinentes del MLC, haciendo referencia a las disposiciones legales nacionales relevantes, y propor-

cionar, de ser necesario, información concisa sobre el contenido principal de los requisitos nacionales; (iii) señalar los requisitos específicos para cada tipo de buque previstos en la legislación nacional; (iv) recoger toda disposición sustancialmente equivalente adoptada en la legislación nacional, y (v) indicar con claridad toda exención acordada por la autoridad competente de conformidad con el MLC. La segunda parte, denominada «parte II», deberá ser redactada por el armador y en ella deberán expresarse las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento permanente de los requisitos nacionales durante los períodos comprendidos entre las inspecciones, así como las medidas propuestas para garantizar una mejora continua. La autoridad competente o la organización reconocida debidamente autorizada a tal efecto deberán certificar la parte II y expedir la Declaración.

Los resultados de todas las inspecciones u otras verificaciones ulteriores y toda deficiencia importante que se detecte durante cualquiera de esas verificaciones deberán asentarse en un registro, así como la fecha en que se determinó que las deficiencias fueron subsanadas. De conformidad con la legislación nacional, este registro deberá incluirse, acompañado de una traducción al inglés en los casos en que no esté redactado en este idioma, dentro de la Declaración o figurar como anexo a ella o ponerse de cualquier otra forma a disposición de la gente de mar, de los inspectores del Estado del pabellón, de los funcionarios habilitados del Estado del puerto y de los representantes de los armadores y la gente de mar.

Asimismo, el Certificado y la Declaración deberán llevarse a bordo del buque y exponerse en un lugar visible que sea accesible a la gente de mar, junto con una traducción al inglés cuando el idioma de la documentación sea otro.

Inspección y control de la aplicación

El MLC obliga a todos los Estados miembros a mantener un sistema de inspección de las condiciones de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón que permitirá comprobar, entre otras cosas, que se cumplen, cuando corresponda, las medidas relativas a las condiciones de trabajo y de vida establecidas en la declaración de conformidad laboral marítima y las disposiciones del MLC.

Los Estados miembros podrán conferir las mencionadas facultades inspectoras a organismos o entida-

des del propio Estado o habilitar a organizaciones reconocidas. En cualquier caso, deberá garantizarse que el número de inspectores es suficiente y con la debida cualificación, así como que su estatuto jurídico y condiciones de servicio permitan preservar su independencia con respecto a los cambios de gobierno y cualquier influencia exterior indebida.

Los inspectores deberán estar facultados para (a) subir a bordo de un buque que enarbole el pabellón del miembro; (b) llevar a cabo cualquier examen, prueba o investigación que puedan considerar necesarios para cerciorarse del estricto cumplimiento de las normas; y (c) exigir que todas las deficiencias del buque sean corregidas, y prohibir que este abandone el puerto hasta que se hayan

adoptado las medidas necesarias cuando tengan motivos para considerar que dichas deficiencias constituyen una infracción grave de los requisitos previstos en el MLC (e incluso de los derechos de la gente de mar), o representan un gran peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar.

En relación con esto último, el MLC dispone que cuando se lleve a cabo una inspección o se adopte cualquier medida, deberá hacerse todo lo posible por evitar cualquier inmovilización o demora injustificada del buque.

**TOMÁS FERNÁNDEZ-QUIRÓS TUÑÓN
y MARIO BARROS GARCÍA***

* Abogados de las Áreas de Derecho Mercantil, y de Fiscal y Laboral, respectivamente, de Uría Menéndez (Madrid).